

Neue Strassenverkehrssteuer scheidet klar

Es bleibt – einmal mehr – alles beim Alten. Sämtliche Gemeinden haben eine neue Grundlage zur Berechnung der Strassenverkehrssteuern abgelehnt. Der zuständige Regierungsrat erklärt, wie es nun weitergeht.

Tobias Bolli

SCHAFFHAUSEN. Man könnte das Gesetz über die Strassenverkehrssteuern als ziemlich widerborstig bezeichnen. Sieben Revisionen wurden in Angriff genommen, alle sind früher oder später im Sand verlaufen. Nun ist am Sonntag ein weiterer Änderungsversuch – bereits der achte – chancenlos gescheitert. Nach über 56 Jahren hat das Gesetz über die Strassenverkehrssteuern damit weiterhin und unverändert Bestand, auch wenn die zunehmend beliebten Elektroautos für die damaligen Gesetzgeber noch keine Rolle spielten.

Schon früh war klar, dass die Vorlage bei der Stimmbevölkerung bestenfalls einen schwierigen Stand haben würde. Die Landgemeinden lehnten die Gesetzesrevision wuchtig ab, mit einem durchschnittlichen Nein-Anteil von 65 Prozent. Auch grössere Gemeinden wie Neuhausen, Beringen oder Thayngen stemmten sich gegen eine Änderung. In Neuhausen fiel die Ablehnung mit 1706 gegen 1000 Stimmen deutlich aus, auch Beringen erteilte der Vorlage mit 1338:664 Stimmen eine klare Abfuhr.

Quasi als coup de grâce wollte sich nicht einmal die Stadt für die Gesetzesrevision erwärmen. 6863 Nein-Stimmen standen 6117 Ja-Stimmen gegenüber – und das in einer Gemeinde, die offener ist für Umweltvorlagen, in der SVP und EDU (die einzigen Gegner der Vorlage) politisch weniger stark ins Gewicht fallen. Das Fazit am Ende des Nachmittags: Keine einzige Gemeinde wollte etwas von einer neuen Berechnung der Verkehrssteuer wissen, keine einzige Gemeinde wollte Elektroautos zulasten von Benzinern begünstigen. Im ganzen Kanton scheidete die Vorlage mit 60,4 Prozent Nein-Stimmen bei einer Stimmbeteiligung von gut 62 Prozent.

Reaktionen auf das Resultat
SVP-Kantonsrat Mariano Fioretti war die Freude über diesen Volksentscheid förmlich ins Gesicht geschrieben. «Ich bin

«Anstatt die anderen zu bestrafen, sollen Elektroautos richtig zur Kasse gebeten werden.»

Mariano Fioretti
SVP-Kantonsrat



Der zuständige Regierungsrat Martin Kessler zeigte sich über die Ablehnung der Vorlage wenig überrascht.

Bild: Melanie Duchene

glücklich, dass wir diese Vorlage bachab schicken konnten, auch in der Stadt Schaffhausen, wo es für die SVP nicht immer leicht ist.»

Es könne ja nicht sein, dass für einen tonnenschweren Tesla fast dreimal so viele Verkehrssteuern in Rechnung gestellt würden wie für ein normales Familienauto, etwa einen VW Polo. «Schon an diesem Beispiel lässt sich sehen, dass hier etwas nicht stimmen kann. Die Bevölkerung will die teuren Elektro-SUV-Fahrzeuge nicht mitfinanzieren.» Die Welt lasse sich allein von Schaffhausen aus nicht retten, so Fioretti.

Auch die dynamische Anpassung der Steuer, die Benzinler bei einem höheren E-Auto-Anteil immer stärker in die Pflicht genommen hätte, sei der Stimmbevölkerung ein Dorn im Auge gewesen. «Die Bevölkerung will wissen, wie viel sie am Schluss bezahlen soll.» Es brauche eine klare Berechnungsgrundlage, die alle Fahrzeughalter gleichbehandle.

Grösseren Handlungsbedarf sieht Fioretti nach Ablehnung der Vorlage nicht. Das 1969 in Kraft getretene Gesetz könne allenfalls hie und da ein wenig justiert werden. «Elektroautos haben einen grösseren Abrieb und nutzen die Fahrbahn stärker ab. Anstatt die anderen zu bestrafen, sollen Elektroautos richtig zur Kasse gebeten werden», zumal beispielsweise Mineralölsteuern für Besitzer von E-Autos gänzlich entfallen würden.

Der zuständige Baudirektor Martin Kessler zeigte sich angesichts des Resultats enttäuscht – aber nicht überrascht. «Ich

habe ehrlich gesagt befürchtet, dass es die Vorlage nicht schaffen wird.» Schliesslich handle es sich nur bei etwa 4 Prozent der Bevölkerung um Besitzer von Elektroautos. «Die übrigen 96 Prozent hätten früher oder später etwas mehr bezahlen müssen.»

Diese grosse Mehrheit von den Vorteilen der Vorlage zu überzeugen, habe sich als schwierig erwiesen, zumal die kleine Minderheit gleichzeitig deutlich weniger bezahlt hätte. Schade sei, dass mit dem Entscheid sehr viel Arbeit zu nichts geführt habe. Die Regierung und der Kantonsrat hätten sich intensiv mit der Revision auseinandergesetzt, diese stellenweise angepasst und (vermeintlich) mehrheitsfähiger gemacht – alles ohne bleibenden Effekt.

Wie geht es nun weiter?

Mit der Ablehnung der Revision bleibt das bestehende Gesetz in Kraft. Weiterhin werden die Steuern für Elektroautos quasi ausgelagert in einer Verordnung festgelegt, was im Vorfeld nicht nur von Befürwortern der Vorlage als unglücklich bezeichnet wurde. Was passiert nun nach dem abschlägigen Volksentscheid? «Wir werden analysieren, wie gross der Handlungsdruck bei den Strassenverkehrssteuern ist – ob wir unbedingt etwas Neues lancieren müssen», so Kessler. Die Ablehnung der Vorlage habe die Notwendigkeit einer wie auch immer gearteten Revision freilich nicht beseitigt.

«Wir haben weiterhin die Problematik, dass Elektroautos nur in einer Verordnung geregelt

werden – eine Rechtsungleichheit. Dieses Problem müssen wir so oder so angehen.» Verordnungen können von der Regierung nach Belieben angepasst werden. Theoretisch könnte Kessler seinen Regierungskollegen bei der nächsten Sitzung vorschlagen, die Besteuerung von Elektroautos zu senken. «Das käme aber einer Zwängerei gleich», so Kessler.

Von seinem Schreibtisch werde wahrscheinlich keine Vorlage mehr kommen, welche (wie die gerade abgelehnte Gesetzesrevision) auf eine CO₂-abhängige Berechnung der Strassenverkehrssteuern abzielt. Wenn überhaupt kann sich der Baudirektor eine neue Berechnungsgrundlage vorstellen, die allein auf die Faktoren Leistung und Gewicht abstellen würde. «Wobei man die Leistung wahrscheinlich stärker besteuern müsste, um Elektroautos nicht zu benachteiligen.» Einen pfannenfertigen Plan B könne er indes nicht aus dem Ärmel schütteln, stellt der Baudirektor klar. Es gehe nun alles noch einmal von vorne los.

Wie interpretiert Kessler das Abstimmungsergebnis im Hinblick auf das Energiegesetz die nächste Vorlage, die in seinem Departement ansteht? Das Energiegesetz hat ebenfalls die Umwelt zum Thema. Es will für geeignete Neubauten eine Fotovoltaikanlage vorschreiben und wie die gescheiterte Autosteuer eine Lenkungswirkung erzielen. Kritiker würden sagen: eine Lenkungswirkung, die in Zwang übergeht. Trotz der gerade eingefahrenen Niederlage gibt sich Kessler optimistisch.

Im Gegensatz zu den Verkehrssteuern sei beim Energiegesetz nur eine Minderheit direkt betroffen. Nicht einmal unter den Hausbesitzern würden alle in die Pflicht genommen, Leute mit einem neuen, modernen Haus müssten kaum nachrücken.

Kommentar

Mitunter braucht es Opfer

Es wäre für die allermeisten Leute eine überschaubare Mehrbelastung gewesen. Gleichwohl hat die Revision der Strassenverkehrssteuern in Schaffhausen Schiffbruch erlitten – eine Mehrheit der Stimmbevölkerung will keine Mehrbelastung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zugunsten von Elektroautos.

Die Abstimmung zeigt ein zuletzt immer wieder beobachtetes Muster. Die Bevölkerung gibt sich und der Regierung hehre Ziele vor: beispielsweise eine klimaneutrale Schweiz im Jahr 2050. Danach zögert sie, den Weg zu diesem Ziel unter die Füsse zu nehmen. Vor allem, wenn dafür eigene Opfer gefordert werden, sinkt die eigene Bereitschaft weiterzugehen rapide. «Nicht bei mir vor der Haustüre», lautet der Einwand, wenn es um Windräder oder grosse Fotovoltaikanlagen geht.

Auch im Bereich des Verkehrs scheint sich eine Mehrheit eine

«Ich habe befürchtet, dass es die Vorlage nicht schaffen wird.»

Martin Kessler
Baudirektor und
Regierungspräsident

Dementsprechend könne man wahrscheinlich mit mehr Zustimmung rechnen. Zurücklehnen wolle er sich trotzdem nicht. «Die Befürworter werden hier anders mobilisieren müssen, denn bei diesem Gesetz geht es um deutlich mehr», so Kessler.

umweltfreundlichere Zukunft zu wünschen. Immerhin ist der Verkehr für rund ein Drittel der Umweltbelastung verantwortlich. Wie diese Zukunft aber konkret herbeigeführt werden soll, bleibt unklar. Selbst kleine Anreize für Elektroautos sind zu viel, wenn sie das eigene Portemonnaie jährlich mit einigen Franken zusätzlich belasten oder in Zukunft einmal belasten könnten. Und das alles bei einer Verkehrssteuer, die schweizweit zu den niedrigsten zählt. Irgendwann aber werden wir gewisse Opfer zur Erreichung unserer Ziele hinnehmen müssen. Wenn sich jeder immer selbst der Nächste ist, bleibt ein Vorankommen schwierig.



Tobias Bolli
Redaktor Kanton